

CONVENTION EUROPÉENNE DU PAYSAGE

Prix du paysage du Conseil de l'Europe

5^e Session – 2016-2017

FORMULAIRE DE CANDIDATURE
FRANCE

Le paysage comme relation

Saint-Paul, Île de La Réunion, France

Maîtrise d'ouvrage :

Région Réunion, Communauté d'agglomération TCO

Maîtrise d'œuvre :

Bertrand Folléa - Claire Gautier Agence Folléa-Gautier paysagistes urbanistes





Territoire et site concernés par la candidature.
Ce plan représente la trame paysagère du Territoire de la Côte Ouest (Réunion), qui spatialise les objectifs de qualité paysagère définis sur 53000 ha. En encadré apparaît le site du projet réalisé, à Saint-Paul, qui concrétise les objectifs.

ÉTAT CONCERNÉ ET CANDIDAT

1. ÉTAT : FRANCE

Représenté par : Mme Juliette FAIVRE, cheffe du bureau des paysages et de la publicité et Karine Mangin, chargée de mission paysage

Adresse : Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer - Tour Séquoïa - DGALN/DHUP/QV2 - 92055 La Défense Cedex

Téléphone : 01 40 81 91 70 - 01 40 81 95 02

Courriels :

juliette.favre@developpement-durable.gouv.fr

karine.mangin@developpement-durable.gouv.fr

2. CANDIDATS : RÉGION LA RÉUNION

• Région La Réunion

Représenté par : M. Didier Aubry - DGA - Aménagement, Développement Durable et Énergie

Adresse : Hôtel de Région Pierre Lagourgue - Avenue René Cassin Moufia - BP 7190 - 97 719 SAINT-DENIS MESSAG CEDEX 9- LA RÉUNION (FRANCE)

Téléphone : 02 62 48 71 65

Courriel : Didier.aubry@cr-reunion.fr

• Territoire de la Côte Ouest

Représenté par Sylvain Liaume - Directeur de l'Aménagement

Adresse : Territoire de la Côte Ouest - B.P. 50049 - 97822 LE PORT - LA REUNION - FRANCE

Téléphone : 02 62 32 31 70

Courriel : Sylvain.Liaume@tco.re

PRÉSENTATION DU PROJET

3. NOM DU PROJET

Le paysage comme relation

4. LOCALISATION

Saint-Paul (Île de La Réunion, France)

5. RÉSUMÉ

A la suite du *Plan de paysage de l'Ouest* lancé par l'Etat en 1997 sur l'île de La Réunion, la communauté de communes Territoire Côte Ouest (TCO, 53 000 ha) réalise sa *Charte paysagère* en 2007. Cette charte définit des objectifs de qualité paysagère sur la base d'une **trame paysagère** organisatrice du développement. L'ensemble prévoit notamment la mise en valeur d'**espaces de respiration sur le littoral** et la réalisation de lisières urbaines entre ville et nature. En 2009, TCO réalise son *Schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines*. Parallèlement, l'Etat réalise *l'Atlas des paysages de La Réunion*, soulignant ces enjeux. En même temps que se définissent ces politiques, la Région met en œuvre une démarche exemplaire d'aménagement en utilisant la création de la *Route des Tamarins* comme levier d'actions paysagères, notamment dans sa séquence nord particulièrement sensible : là se succèdent une ville bordée d'espaces naturels composés de zones humides et de gorges (Saint-Paul), puis un cap offrant un paysage de savane également protégé (cap la Houssaye). Dans ce contexte, le projet de paysage mené pendant douze ans **réinvente la lisière urbaine de Saint-Paul** d'une part, et **révèle le paysage de la savane du cap** comme espace de respiration d'autre part, au bénéfice des populations.

6.



La promenade urbaine de Bernica créée entre la ville de Saint-Paul et le site classé des gorges de Bernica (Photographie Patrick Delance, octobre 2016)

CONTENU DU PROJET

7. DÉBUT DU PROJET ET RÉALISATION

1998-2011

8. PARTENAIRES

Région Réunion, Communauté d'agglomération TCO (Territoire Côte Ouest), Etat, Europe, commune de Saint-Paul

9. ORGANISMES DE FINANCEMENT

Région Réunion, Communauté d'agglomération TCO (Territoire Côte Ouest), Etat, Europe, commune de Saint-Paul

10. PRINCIPAUX OBJECTIFS DU PROJET

Le principe général a été d'utiliser le projet technique de la Route des Tamarins comme un véritable levier d'action en faveur de l'aménagement qualitatif du territoire et au bénéfice des populations.

À Saint-Paul :

A Saint-Paul, la frange urbaine dans laquelle s'apprêtait à passer la Route des Tamarins était très dégradée. L'accès au site naturel classé de la ravine Bernica était très difficile (passage d'une route nationale, enfrichement, panneaux publicitaires...), les zones humides étaient réduites au seul pied de falaise et l'avenue principale (Chaussée Royale), qui longe la ville en lisière, avait perdu tout attrait : nappes de bitume envahissantes, stationnements sauvages, trottoirs exigus, architecture commerciale médiocre, panneaux et enseignes commerciales...

Dans ce no man's land, le projet routier d'origine prévoyait d'occuper tout l'espace par un vaste échangeur autoroutier ôtant définitivement toute possibilité de mise en valeur du site. Les paysagistes ont au contraire proposé de **réinventer toute une lisière urbaine au bénéfice des populations** : grande promenade publique, entrée de ville accueillante, avenue requalifiée autour d'un canal et création de zones humides.

Dans le cap La Houssaye

En haut du grand viaduc de Saint-Paul, la Route des Tamarins atteignait le cap la Houssaye : couvert d'une savane herbeuse orangée, incliné jusqu'à toucher l'océan Indien, il constitue un paysage remarquable et unique à La Réunion, en contraste radical avec les zones humides de Saint-Paul. Du fait de la pente en travers trop importante, la Route des Tamarins ne pouvait contourner le site en passant plus haut en altitude. Il fallait donc le traverser. La sensibilité paysagère des lieux génèrait de forts conflits opposant aménageurs et protecteurs, jusqu'au sein même des services de l'Etat. Pour espérer un compromis, les solutions techniques des ingénieurs avaient prévu de cacher la Route des Tamarins dans d'importants déblais. Mais cela engendrait des coupures physiques et des balafres très importantes dans l'espace naturel, protégé comme espace remarquable au titre de la Loi Littoral. Dans cette situation délicate, le maître d'ouvrage a décidé de **confier la conception de l'infrastructure aux paysagistes**.

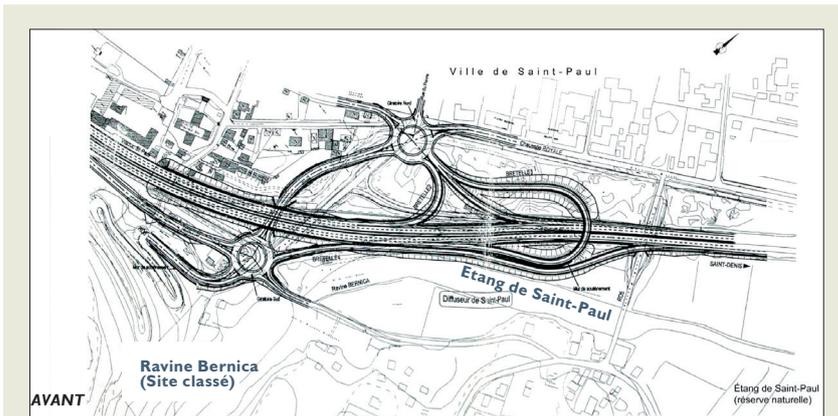


La Promenade de Bernica, un grand tapis vert qui passe sous la route créée pour relier la ville à son site classé (principe n°2)

11. RÉSULTATS OBTENUS

I. À Saint-Paul : une lisière urbaine réinventée

A Saint-Paul, une lisière urbaine exemplaire a été réinventée. Elle met en relation le centre-ville avec ses espaces de nature : la Ravine de Bernica (site naturel classé) et l'Étang de Saint-Paul (réserve naturelle). Quatre principes ont été adoptés.



Projet routier prévu à l'origine qui prenait tout l'espace sur trois niveaux de routes (1998)

Les quatre principes :

Re-créer des zones humides de Saint-Paul qui font l'identité de la ville : en pied de falaise et sous le viaduc

Rendre Bernica aux Saint-Paulois : création d'une promenade urbaine reliant le centre-ville de St-Paul au site classé de la Ravine Bernica

Requalifier la Chaussée Royale : requalification en avenue d'accès à la ville et au littoral balnéaire + Promenade du canal

A site urbain, échangeur urbain : échangeur réduit et repositionné



Projet réalisé en 2011 (même échelle, même cadrage) qui réinvente une lisière urbaine

(source : agence Folléa-Gautier paysagistes-urbanistes)

PRINCIPE N°1 : A SITE URBAIN, ÉCHANGEUR URBAIN

Les services de l'État et de la Région prévoyaient initialement d'occuper le site des marges de la ville de Saint-Paul par un immense échangeur, développé sur trois niveaux. Cela peut s'expliquer par le fait que le site n'est pas vu alors comme urbain, car il n'en offre pas l'image. Pourtant, l'examen des usages révèle à quel point il est urbain, malgré son image dégradée ou périphérique : il est traversé à pied abondamment, il reçoit des usages des habitants de Saint-Paul pour les cultures de proximité, pour la pêche, autrefois pour la baignade dans la ravine Bernica, avant que son embouchure ne s'enfriche. C'est cet argumentaire à caractère social qui permet à la maîtrise d'œuvre d'engager l'évolution du projet vers **un aménagement urbain et non pas un aménagement routier simplement technique**. Un long travail de propositions alternatives s'engage, donnant lieu à des comparatifs de solutions et de variantes. Il permet de déboucher sur **un choix d'échangeur urbain, prenant une place très modeste dans le paysage des franges de ville, ne générant pas d'espaces résiduels, et laissant les fonctionnements piétons se faire**. N'échangeant plus avec la route départementale, il évite plusieurs bretelles et ronds-points. Positionné différemment, il offre des perspectives de réaménagement urbain : nouvelle entrée dans la ville et programme immobilier inscrits dans la trame bâtie traditionnelle.



L'échangeur recomposé en entrée de ville (principe n°1)

(Photo © Bertrand Folléa / agence Folléa-Gautier)

PRINCIPE N°2 : RENDRE BERNICA AUX SAINT-PAULOIS

Le site naturel classé de Bernica était marginalisé par son accès difficile (présence d'une route nationale, espaces résiduels non gérés) et était devenu invisible depuis Saint-Paul à cause de l'implantation de panneaux publicitaires intempestifs le long de la route départementale. La Route des Tamarins offrait l'occasion de réinventer **une relation généreuse, ambitieuse et lisible entre la ville et son site classé**. Il fallait pour cela la rendre poreuse aux usages doux piétonniers et vélos, et même au paysage, et pas seulement aux voitures circulant sur la route départementale. Une ouverture de 62m de large sous la Route des Tamarins est ménagée par un ouvrage d'art spécifique. Elle est calculée par rapport au point de vue qui s'offre sur l'échancrure de la ravine depuis la ville. Elle permet d'offrir cette continuité paysagère majeure entre la ville et son site. **La Promenade de Bernica est créée, allongée sur près de 300m de long et offrant au total 2 ha d'espace replanté**. Elle se glisse sous la Route des Tamarins, et remonte sur la digue de protection de la ville pour s'élargir en terrasse ouverte sur l'entrée de la ravine Bernica. Son cheminement piéton principal est souligné par la plantation de cocotiers, arbre identitaire de Saint-Paul et en rappel à sa cocoteraie historique. L'ouvrage permet aussi le passage d'une voie vélo séparée. Bernica est rendue aux Saint-Paulois, dont les anciens ont le souvenir des baignades très agréables (traditionnellement, en effet, on ne se baignait jamais dans la mer, dangereuse et au sable noir volcanique brûlant, mais au contraire toujours dans les eaux douces des ravines ombragées et rafraîchissantes).

PRINCIPE N°3 : REQUALIFIER LA CHAUSSÉE ROYALE EN AVENUE D'ACCÈS À LA VILLE ET AU LITTORAL BALNÉAIRE

La nécessité pour l'État d'assurer la continuité de son réseau national conduit la DDE (Direction Départementale de l'Équipement), pendant un temps, à envisager la création d'une route supplémentaire à celle de la Route des Tamarins, toujours dans l'interface ville-nature, pour rejoindre la route nationale sur le littoral depuis l'échangeur créé. La maîtrise d'œuvre paysagiste parvient à convaincre le Directeur de la DDE qu'il faut rechercher d'autres solutions moins violentes pour le paysage. Pourquoi ne pas passer sur la Chaussée Royale, qui existe, au besoin en revoyant ses capacités?

Comme pour l'échangeur, les solutions et les variantes sont dessinées et comparées. La solution par la Chaussée Royale est finalement retenue. Une fois de plus le projet technique va servir de levier pour revaloriser le paysage des marges de Saint-Paul. Car la Chaussée Royale n'avait plus de royal que le nom : elle était surdimensionnée pour le seul besoin des voitures, au détriment des piétons et des usages urbains doux et souffrait d'une façade construite médiocre en termes d'architecture. Les paysagistes dessinent une **Chaussée Royale doublée en avenue, plantée, avec des trottoirs élargis côté ville, des places de stationnement longitudinales** (et non plus en épis), **un terre-plein central accueillant le canal Bernica revalorisé, flanqué d'une promenade piétonne large et ombragée**. Pendant un temps, les paysagistes proposent le positionnement du projet émergent de Tram-Train sur ce terre-plein central, avant qu'il soit calé côté Route des Tamarins, puis finalement abandonné. Au total, la Chaussée Royale recrée la lisière urbaine sur 1000m de long et couvre 7 hectares.



La terrasse Bernica, à la suite de la grande promenade, ouverte sur le site naturel de la ravine (principe n°2)

PRINCIPE N°4 : RE-CRÉER LES ZONES HUMIDES DE SAINT-PAUL QUI FONT L'IDENTITÉ DE LA VILLE

Aux marges de la ville de Saint-Paul, le viaduc de Saint-Paul a été conçu avec justesse comme une simple rampe suivant la falaise à franchir, et non comme un ouvrage à caractère spectaculaire, malgré ses dimensions hors normes (900m de long, 26 m de large). L'ouvrage part bas, pour s'élever progressivement, jusqu'à entailler la falaise afin de poursuivre la route en tranchée couverte vers le sud.

Diverses questions se sont posées : que faire des dessous de l'ouvrage, qui à eux seuls couvrent plus de 2 ha, et qui, avec les espaces adjacents, occupent 5ha? Comment éviter les zones d'ombre des marges urbaines, les dépotoirs à canettes de bière et autres débris sous l'ouvrage, dans ce confins de ville?

Constatant la présence d'eau qui sourd au pied de la falaise, les paysagistes ont proposé, à l'issue du chantier, de **recreuser simplement les surfaces pour retrouver l'altitude du terrain naturel et permettre à l'eau de regagner l'espace sous le viaduc**. Inutile de planter : la végétation de zone humide en milieu tropical est hyper conquérante. **Une zone humide est ainsi recréée**. L'eau évite les accès sous le viaduc et le risque afférent de dépôts d'ordures sauvages ; elle apporte, par son effet miroir, une lumière à des endroits sombres, et les berges se voient rapidement colonisées par la végétation. La zone humide protège également Saint-Paul des inondations liées aux pluies cycloniques. La route à double sens, créée au pied du viaduc pour les besoins du trafic en période de chantier, est transformée en voie à sens unique accompagnée d'une piste cyclable.



Promenade autour du canal, créée à la faveur de la Chaussée Royale requalifiée en avenue (principe n° 3) (principe n°3)



Reconstitution de zones humides sous le viaduc (principe n°4)



Aménagement d'une piste cyclable longeant le viaduc et les zones humides reconstituées (principe n°4)



La Chaussée Royale doublée en avenue plantée accompagnée de sa piste cyclable séparée (principe n°3)

2. Dans le Cap La Houssaye : un espace de respiration littoral offert au regard et aux usages des habitants

Dans le cap la Houssaye, l'espace naturel de la savane a été révélé, mis en scène et offert à l'usage des populations, par des dispositions innovantes. A l'inverse des solutions de compromis cherchant à cacher la Route des Tamarins, les paysagistes ont cherché à inscrire la route dans le paysage ... **en inscrivant le paysage dans la route !** Ils dessinent une route-balcon mettant en scène l'étendue naturelle et capable d'offrir la savane sans coupures aux usages doux des habitants-riverains et des Réunionnais en général.



- hypothèse de contournement de la savane, impossible du fait du dénivelé
- hypothèse routière, en grand déblais, non retenue
- hypothèse proposée et retenue, inscription dans le paysage, assouplissement du tracé

échangeur de Plateau Caillou

ouvrage d'art de Fleurimont

tunnel double

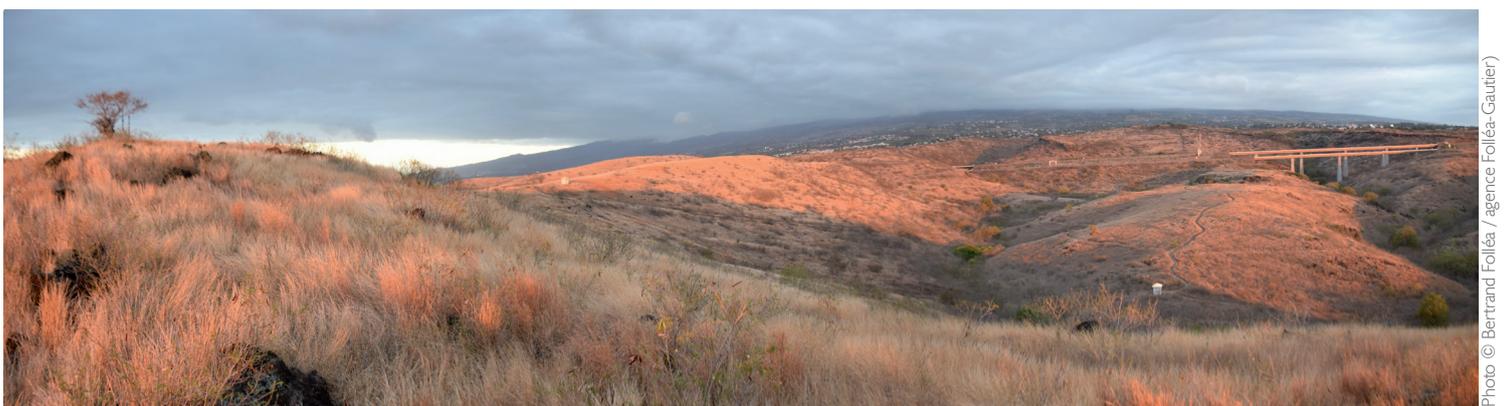
ouvrage d'art de Petit Bras Canot

chaussée séparée

ouvrage d'art de Bras Canot

échangeur de l'Eperon

Plan de la route des Tamarins dans le site du Cap de la Houssaye



La route des tamarins inscrite dans le paysage de la savane, désormais protégé et mis en valeur.

Cinq principes sont adoptés :

PRINCIPE N° 1 :

Un assouplissement du tracé en plan afin de réduire de façon très importante le volume d'excédents de matériaux que généraient les tracés techniques d'origine en déblais (600 000 m³ économisés).

PRINCIPE N° 2 :

Une division de la large plateforme routière (2X3 voies) en deux chaussées parallèles et décalées en altitude : cela a permis de renforcer l'effet de balcon et de réduire les terrassements et les emprises de déblais/remblais.

PRINCIPE N° 3 :

Des profils strictement parallèles entre les deux chaussées (6 % de pente), malgré l'irrégularité des reliefs : ceci a permis de dessiner une route aux lignes épurées, adaptée à la sobriété du paysage de la savane.

PRINCIPE N° 4 :

Des ouvrages d'art de ponts et tunnel pour tous les franchissements de reliefs notables : cela a permis d'offrir la savane aux usages de loisirs et de laisser passer les troupeaux gestionnaires sans que la route constitue de barrière physique.

PRINCIPE N° 5 :

Des talus de déblais traités comme des éboulis naturels de falaises, et des remblais à l'inverse ouvragés en murs de soutènement couverts de basalte : cela a permis de donner l'impression d'une route-balcon « se posant » naturellement dans la savane, en prenant le minimum d'emprises et de rendre possible la gestion par l'élevage au plus près de la route (économie de gestion).

La traversée spectaculaire de la savane par la Route des Tamarins a révélé au grand public les qualités paysagères du Cap la Houssaye. **Des usages de loisirs très appréciés se sont intensément développés depuis**, notamment les soirs de la semaine et en week-end : promenades à pied, randonnées à cheval, course à pied, vtt, escalade, etc. La faible sensibilité de la savane en termes écologique (pas d'espèces animales ou végétales rares) permet cette appropriation d'un vaste espace ouvert de respiration, vital pour les habitants concentrés sur un littoral exigu dans une île petite aux milieux naturels fragiles par ailleurs. Le projet initial des ingénieurs, prévoyant une route en déblais, aurait rendu impossible une telle perception et de tels usages.

Les cinq principes :



(Photo © Patrick Delance)



(Photo © Patrick Delance)



(Photo © Patrick Delance)



(Photo © Patrick Delance)



(Photo © Patrick Delance)

IV. RESPECT DES CRITÈRES D'ATTRIBUTION DU PRIX

12. DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DURABLE

Le projet démontre que la lisière urbaine joue ici un rôle pédagogique exemplaire pour le développement durable de La Réunion, en apportant des réponses aussi bien dans les champs économiques et sociaux qu'environnementaux.

EN TERMES SOCIAUX :

- Aménagement et accessibilité immédiate de sites de nature à l'arrière du littoral pour les loisirs des habitants : Promenade Bernica, Terrasse Bernica, Ravine Bernica, Etang Saint-Paul, promenade de la Chaussée Royale, savane du Cap la Houssaye. Il s'agit là d'un enjeu de développement durable majeur pour La Réunion : les habitants de l'île, massés dans les villes littorales (bientôt 1 million d'habitants sur seulement 1000 km² habitables et cultivables), ont en effet peu d'espaces de nature immédiatement accessibles. Ils doivent prendre leur voiture pour monter dans les hauteurs (Parc National) et trouver un peu de fraîcheur. Le littoral balnéaire, seul autre alternative, se retrouve largement sur-fréquenté. A Saint-Paul, le retournement vers Bernica et l'Etang offert par cette réalisation, redonne une accessibilité immédiate (à pied depuis le centre-ville) à des sites de fraîcheur très appréciés des Réunionnais, déchargeant le littoral et évitant le recours à la voiture pour les loisirs de proximité. Au Cap la Houssaye, la savane a été révélée et offerte à une intense fréquentation par les populations grâce à une traversée par la route à la fois spectaculaire, sobre et respectueuse du contexte, créant de nombreuses continuités douces à travers la route, entre zones d'habitat (à l'amont) et mer (à l'aval). Inconnue des habitants avant le projet, la savane est aujourd'hui intensément fréquentée comme un parc naturel de proximité.
- Multiplication des circulations douces offertes pour les usages quotidiens, faciles à utiliser dans un des rares secteurs plats de La Réunion.
- Création d'espaces publics généreux accessibles à tous, une démarche récente à La Réunion (années 2000), les politiques d'espaces publics des collectivités ayant mis longtemps à émerger.

EN TERMES ÉCONOMIQUES :

- Redynamisation commerciale et urbaine de la Chaussée Royale (front urbain de Saint-Paul)
- Création d'opportunité de développement architectural et urbain à la place de l'ancien stade, en entrée de ville depuis la Route des Tamarins, bien intégré dans la trame urbaine historique de la ville.
- Revalorisation culturelle et touristique de la Ravine Bernica : accès en modes doux directs du centre-ville, mise en valeur de la perspective sur l'ouverture de la ravine par les plantations d'alignement et la Terrasse de Bernica.
- Mise en valeur de la relation ville/réserve naturelle : accès en modes doux direct depuis le centre-ville vers la Promenade touristique du Tour des Roches qui fait le tour de la zone humide de l'Etang Saint-Paul.
- Création d'une piste cyclable depuis le centre-ville, empruntant la Promenade Bernica puis le pied du viaduc, pour donner accès aux sites culturels et touristiques littoraux majeurs de la Grotte des Premiers Français et du cimetière marin de Saint-Paul.
- Développement des activités de loisirs dans la savane : escalade, VTT, promenades équestres.
- Dans la savane, économie de 600 000 m³ d'excédents de matériaux à évacuer, grâce à la réduction des déblais lié au tracé d'infrastructure dessiné par les paysagistes.



Des zones de baignades accessibles depuis la promenade Bernica



Des espaces gérés en pâtures aux abords de la route des Tamarins

EN TERMES ENVIRONNEMENTAUX :

- Création de zones humides favorables à la biodiversité (4 hectares), très rares à La Réunion, identitaires de Saint-Paul et contribuant à protéger le centre-ville des risques d'inondations cycloniques.
- Revalorisation paysagère et culturelle complète de la Chaussée Royale, axe historique de Saint-Paul et de sa baie, sans doute l'axe historique le plus ancien de La Réunion.
- Création de jardins et espaces verts (Promenade et Terrasse de Bernica), sols perméables.
- Plantations d'ombrages en masses, en strates étagées à la manière des vergers créoles traditionnels, et d'arbres d'ombrage à grand développement sur les trottoirs minéralisés : limitation du réchauffement, lutte contre les îlots de chaleur urbain, climatisation naturelle essentielle de la ville tropicale.
- Limitation stricte du recours à l'arrosage automatique, en profitant de la nappe phréatique immédiatement présente (Saint-Paul) et en n'utilisant que des espèces de zones sèches pour la savane (Cap la Houssaye).
- Création de stationnements d'entrée de ville, permettant de décharger le centre-ville attenant de la circulation, et de lui redonner des usages piétonniers dominants, confortables et sûrs. Limitation de l'usage de la voiture en ville, du réchauffement, de la pollution et des nuisances qui y sont liées. Il s'agit là d'un rôle essentiel pour les lisières urbaines de centre-ville comme c'est ici le cas à Saint-Paul.
- Dans la savane, réduction des emprises routières, et économie de 600 000 m³ d'excédents de matériaux à évacuer, grâce à la réduction des déblais lié au tracé d'infrastructure dessiné par les paysagistes.



Une continuité paysagère aménagée vers le site naturel des gorges de Bernica, grâce à une ouverture de 62 m. de large sous la Route des Tamarins.

13. EXEMPLARITÉ

UN PORTAGE POLITIQUE FORT

Le Conseil Régional de La Réunion considère les paysages comme une ressource essentielle de l'île, qu'ils soient remarquables ou quotidiens. Ils fondent une part dominante de l'économie locale par leur attractivité ; ils sont garants de l'harmonie sociale par le cadre de vie ; ils sont enfin l'expression d'un patrimoine naturel et culturel très riche et original, reflets de la diversité humaine et écologique exceptionnelle de La Réunion. Fort de cette conviction, le Conseil Régional intègre fortement l'ambition paysagère dans ses documents stratégiques (le Schéma d'Aménagement Régional notamment) et dans ses actions. Il mobilise des compétences de concepteurs paysagistes et architectes dans les projets dont il est maître d'ouvrage. Dans ce cadre, dès les années 1990, la Route des Tamarins n'a pas été conçue seulement comme un équipement technique spectaculaire (plusieurs ouvrages d'art exceptionnels remarquables dans le paysage ont été réalisés) mais a servi aussi et surtout de levier d'aménagement qualitatif pour le territoire en concevant et réalisant au delà des seules emprises routières nécessaires. Cette démarche a été particulièrement aboutie dans la séquence nord Saint-Paul/Cap La Houssaye qui nous intéresse ici, afin de répondre pleinement aux ambitions du Schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines réalisé par la Communauté d'agglomération TCO.

La Communauté d'agglomération TCO, consciente des puissants processus de transformation à l'oeuvre sur l'Ouest (partie la plus attractive de l'île en termes de tourisme balnéaire, d'implantation d'entreprises, de logements ; irrigation de 7000 ha de terres, création de la Route des Tamarins, ...), a fondé sa politique d'aménagement sur le paysage, et ce depuis 20 ans : Plan de paysage préalable en 1997, Contrat d'agglomération avec volet paysage en 2003, Charte paysagère pour la qualité du cadre de vie en 2007, Schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines en 2009, SCOT 2013-2023 (document d'urbanisme intercommunal) fondé sur le paysage («la qualité du cadre de vie des hommes d'aujourd'hui ainsi que la préservation et l'enrichissement de la biodiversité en faveur des générations de demain sont la porte d'entrée du projet de schéma de cohérence territoriale et, à ce titre, considérées en premier par le document d'orientations générales»), Eco Cité insulaire et tropicale de 5 000 ha en cœur d'agglomération, ...

C'est dans le cadre de cette ambition portée à la qualité du territoire que la Région et TCO ont uni leurs forces pour que le projet territorial de TCO sur les lisières urbaines puisse se

concrétiser de manière exemplaire sur le site urbain de Saint-Paul. Par cette réalisation remarquable dans un site très complexe, à la fois urbain et naturel, l'objectif de la Région et de TCO est clairement d'enclencher la mise en œuvre d'une trame paysagère organisatrice du développement, notamment sur le territoire densément habité des mi-pentes et du littoral (1000 habitants/km²), complémentaire aux dispositions de protections adoptées.

UN DIALOGUE ET UNE CONCERTATION EXEMPLAIRES ENTRE MAÎTRISE D'ŒUVRE ET MAÎTRISE D'OUVRAGE

Très engagés depuis 27 ans en faveur de la prise en compte du paysage à La Réunion comme bien culturel, l'agence de paysagistes Folléa-Gautier n'a cessé de travailler à la qualité du territoire insulaire, pour l'Etat et pour les collectivités locales. A travers toutes les études et projets, le dialogue n'a jamais cessé au cours de ces 27 années, instaurant une continuité de pensée qui a favorisé la construction d'une politique paysagère et sa concrétisation.

Pour le territoire de l'ouest de l'île, les paysagistes font protéger la savane du cap la Houssaye dès 1992 comme « espace remarquable » dans leur étude de mise en application de la Loi Littoral. Ils font émerger le concept de lisière urbaine dès 1997 à l'occasion d'un «*Plan de paysage de l'Ouest*» commandé par les services du Ministère de l'Équipement (aujourd'hui Ministère de l'environnement). En 2003, Bertrand Folléa et Claire Gautier alimentent le *Contrat et Projet d'agglomération* de TCO, qui inscrit dans son programme la réalisation d'une *Charte paysagère, patrimoniale et architecturale*. En 2005-2007, Bertrand Folléa et Claire Gautier réalisent la Charte dans une concertation très large, associant les 5 communes de TCO et l'ensemble des partenaires concernés par le paysage. Ce projet de paysage ambitieux, définissant les objectifs de qualité paysagère et le programme d'actions, illustré par de nombreuses esquisses-programmes et sous forme de plans-guides (zooms), se traduit par une déclaration d'adhésion signée en 2007. Parmi les actions prioritaires, les élus retiennent les lisières urbaines, qui contribuent de façon originale et efficace à la trame paysagère dessinée dans la Charte et traduite au projet de SCOT. TCO engage donc aussitôt la réalisation d'une démarche innovante : le *Schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines*, portant sur les 53 000 hectares du territoire de l'ouest, que réalisent les paysagistes. C'est le premier document de ce type (et à ce jour le seul) en France. Ce document de planification stratégique est réalisé dans une concertation

particulièrement large associant une quarantaine de partenaires. Parallèlement à ces démarches paysagères territoriales menées de 1992 à 2009, Bertrand Folléa et Claire Gautier sont engagés, dans la même période (1998-2011), dans la réalisation opérationnelle de la *Route des Tamarins* portée par la Région. Ils sont lauréats en 1998 du concours de concepteurs pour la Route des Tamarins à Saint-Paul et au Cap la Houssaye, séquence particulièrement délicate du projet en termes d'inscription paysagère. A Saint-Paul, la Route des Tamarins met en jeu la relation ville-nature en passant entre le centre-ville et les sites naturels adjacents de la Ravine Bernica (site classé) et de l'Étang Saint-Paul (réserve naturelle nationale). Dans le cap la Houssaye, un conflit bloque le projet entre « protecteurs » et aménageurs ». **C'est l'occasion de rapprocher étroitement les volontés politiques de la Région et de TCO sur les lisières urbaines, mais aussi de l'État et de la commune de Saint-Paul (gestionnaire de la réserve naturelle), autour d'un projet à caractère exemplaire.** L'ambition qualitative très forte portée par l'ensemble des partenaires, et la présence continue des concepteurs sur plus de 12 ans, aussi bien sur la démarche stratégique que sur la réalisation opérationnelle, permettent de réaliser un projet d'ensemble exemplaire :

- à Saint-Paul une lisière urbaine ambitieuse est réinventée, portant sur plus de 13 ha de couture ville-nature : avenue et promenade plantées le long du front de ville sur 1 km et 7 ha (Chaussée Royale), promenade de Bernica entre la ville et le site classé sur 300 m linéaires et 2 ha, terrasse de Bernica de 3 000 m² ouverte sur le site classé, zones humides recréées sur 4 ha, pistes cyclables sur 2,5 km. Par une démarche innovante, la marge ville-nature a été au centre des attentions, permettant au paysage de se réinventer au bénéfice des vues et des usages pour les habitants.
- dans le cap la Houssaye, une route-paysage survolant la savane est dessinée sur 2 kilomètres. Son effet balcon révèle ce site remarquable, jusqu'alors méconnu car inaccessible et invisible. Par des ouvrages d'art et des circulations douces reliant les quartiers à la mer, les aménagements simples et sobres offrent ce grand espace naturel de respiration aux habitants, qui le fréquentent désormais intensément.

AU FINAL CE PROJET EST UNE DÉMONSTRATION DE LA PERTINENCE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PAR LE PAYSAGE :

- **Dans ses concepts et philosophie**, notamment le « paysage comme relation » et sa figure emblématique : la « lisière urbaine ». En centrant l'attention sur les relations plutôt que sur les éléments ou espaces eux-mêmes, ainsi que sur les relations sensibles des populations à leur environnement, le paysage devient instrument de dialogue : il provoque la rencontre, la discussion et l'échange, il favorise la résolution des conflits entre protecteurs et aménageurs, il adoucit les positions, il décloisonne ; en tant que question culturelle et d'interface, le paysage n'est pas un champ de spécialité enfermé dans sa langue de bois : c'est un instrument de dialogue **démocratique**.
- **Dans sa déclinaison complète dans les échelles**, de la plus stratégique et politique à la plus concrète et opérationnelle : l'échelle régionale, avec l'Atlas des paysages identifiant les enjeux sur 2 500 km² ; l'échelle intercommunale avec le Plan de paysage définissant un projet de paysage sur 53 000 ha ; et l'échelle des sites par le projet de paysage urbain sur 12 ha à Saint-Paul et le projet de paysage naturel sur 600 ha dans la savane).
- **Dans ses méthodes** : le projet démontre comment un grand projet technique global (la grande Route des Tamarins) est utilisé comme levier d'action au bénéfice du paysage local et de ses habitants (requalification de la lisière urbaine de Saint-Paul, valorisation paysagère de la savane) ; cette approche, où la technique et l'ingénierie se mettent au service d'une ambition paysagère pleine et entière (sociale et environnementale), résout les conflits des protecteurs contre les aménageurs : le projet de paysage devient l'ambition commune entre les parties.
- **Dans ses résultats** : la transformation d'un projet technique routier global en un projet social et environnemental de paysage local a permis non seulement l'inscription élégante d'une infrastructure dans le paysage malgré les défis techniques et environnementaux, mais aussi et surtout la requalification et la réinvention d'une lisière urbaine délaissée, ainsi que la découverte et l'ouverture au public d'un grand espace naturel de respiration.

Une démarche et des projets exemplaires qui ont été distingués en 2016 par la remise du Grand Prix national du paysage par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, en charge de la politique du paysage en France.

14. PARTICIPATION DU PUBLIC

La stratégie d'ensemble comme le projet opérationnel ont été travaillés en concertation très large, incluant les maîtrises d'ouvrage, les nombreux acteurs de l'aménagement et les populations. La démarche de concertation s'est concrétisée sous des formes classiques (réunions, enquêtes publiques, ...) mais aussi sous des formes plus originales :

- **des visites lectures de paysage, associant sur le terrain les élus, les techniciens et les habitants.** Elles ont permis de partager un regard et une expérience sur les territoires et sites concernés ; elles ont facilité la compréhension des concepts et méthodes proposés : par exemple « le paysage », « le projet de paysage », « le paysage comme relation », « la lisière urbaine ». Elles ont facilité la compréhension du projet de Route des Tamarins et son acceptation. Elles ont permis l'expression et la prise en compte des attentes locales, suscitant la montée du niveau d'ambition, et, au final, la réalisation d'un projet « de paysage » et non « de route » ;
- **des ateliers participatifs de travail**, permettant de faire participer les acteurs à la réflexion, autour de plans et projections. Ces ateliers ont été particulièrement nombreux pour l'élaboration des documents stratégiques préparatoires ou accompagnateurs du projet opérationnel :
 - o l'Atlas des paysages de La Réunion, réalisé en concertation et associant les perceptions, représentations et usages des paysages par les populations ;
 - o le plan de paysage intercommunal de TCO, signé en charte d'engagement par tous les acteurs de l'aménagement ;
 - o le schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines : le concept a beaucoup intéressé car il permettait de faire dialoguer les acteurs de la ville et les acteurs agricoles, dans un contexte très tendu de pression d'urbanisation sur un espace agricole, rare, cher et irrigué (projet ILO – irrigation du littoral ouest - sur 7000 ha de terres sèches financé par l'Europe). Une quarantaine d'organismes ont été associés à son élaboration!



Lecture de paysage avec les élus

15. SENSIBILISATION

La lisière urbaine de Saint-Paul est une création inventive née essentiellement d'une longue observation répétée, attentive et inventive des lieux. Cette observation s'est concentrée sur **les usages des lieux** par les habitants, - usages existants mais aussi potentiels, en interrogeant à la fois l'histoire (usages passés) et les besoins contemporains contrariés ou menacés. C'est cette démarche, partagée par des visites communes et répétées de cette frange (que personne ne regardait), qui a permis de considérer cette marge de ville comme urbaine, méritant attention, et non comme un no man's land périphérique à vocation purement routière. Cette observation a été bien sûr alimentée par les réunions d'échanges avec la commune, qui a enrichi les résultats de terrain en faisant valoir ses attentes liées au centre-ville et à ses projets de développement.

Cette attention inventive aux usages existants et potentiels a nourri les programmes de façon plus sûre et plus juste que toutes les statistiques et tous les schémas fonctionnalistes. Elle a permis :

- de réduire le diffuseur (échangeur) de Saint-Paul à sa plus simple expression, en le repositionnant au bon endroit, non gênant pour les usages doux quotidiens des habitants, favorable aussi pour créer une nouvelle rue d'entrée en ville et pour engager un projet urbain et architectural contemporain en continuité du tissu bâti traditionnel ;
- de se réapproprier 4 ha d'espaces au-delà du canal de la Chaussée Royale, auparavant largement refermés par les friches ;
- de préserver les relations piétonnes entre centre-ville (gare routière) et quartier satellite (Grande Fontaine), très intensément parcourues et pourtant sacrifiées par le projet routier d'origine ;
- de redonner une place centrale au canal de Bernica en l'accompagnant d'une promenade piétonne ombragée sur 1000 m de long : l'ombre et la fraîcheur de l'eau, la place centrale du cheminement sur la Chaussée Royale et sa continuité en font une promenade très empruntée aujourd'hui ; les berges du canal, à l'original assez encaissées, ont été redivisées en emmarchements et replantées, permettant l'appropriation des bords même de l'eau pour s'en approcher et s'y asseoir ;



Le marché sur la Chaussée Royale réaménagée à Saint-Paul

- de redonner des trottoirs larges et confortables au front de ville que borde la Chaussée Royale, redynamisé en termes de commerces et d'attractivité urbaine ;
- de créer un parking en lisière de ville de 280 places permettant de désengorger remarquablement le tissu urbain dense des rues étroites du centre-ville (une partie de parking n'a pas été plantée d'arbres d'ombrage en anticipation de la plateforme qui devait se créer pour le projet de Tram Train ; ce projet étant finalement abandonné, le parking devrait désormais être planté et ombragé comme prévu à l'origine) ;
- d'offrir 2.5 km de piste cyclable dans un des rares secteurs plats de La Réunion ;
- de redonner accès à la ravine Bernica par une Promenade majeure et directe depuis le centre-ville, s'achevant en terrasse ouverte sur le site classé ; la Promenade Bernica permet d'envisager désormais la reconquête d'une baignade en eau douce fraîche et ombragée, et d'un site attractif pour la randonnée, le pique-nique et la pêche : autant d'activités auxquelles les Saint-Paulois sont très attachés ;
- de réouvrir des vues depuis la Chaussée Royale vers le grand paysage (pentes dominant la baie de Saint-Paul) : les réactions ont été très positives de la part des habitants et commerçants concernés sur ce point.

La savane du Cap La Houssaye était un vaste espace de zone sèche invisible, inaccessible et totalement inconnu des populations. Le projet initial de route des Tamarins, technique, le rendait définitivement inappropriable pour les habitants (traversée par une grande saignée autoroutière en déblais). Dans un contexte de très forte densité de population sur la bande côtière, le projet réalisé a au contraire mis en avant les besoins des habitants pour des espaces de respiration proches de leurs lieux d'habitat. Il a mis en scène la savane, réduit l'emprise finale de la route des Tamarins et organisé les circulations douces permettant aux populations d'investir le site pour leurs loisirs sportifs ou de détente, sans coupures : randonnées, courses à pied, balades à cheval, escalade. Désormais, le public dispose d'un vaste espace naturel de respiration, reliant les quartiers (à l'amont) à la côte (à l'aval), intensément fréquenté et visiblement très apprécié. L'ensemble est en cours d'acquisition par le Conservatoire du Littoral et devient donc définitivement inconstructible. Cet espace de respiration offre aussi l'avantage d'une alternative à la sur-pression de la fréquentation des plages d'une part (réserve naturelle marine) et dans les hauts de La Réunion d'autre part (parc national), écologiquement fragiles.

Pensé comme relation, l'approche paysagère a contribué à consolider le melting pot remarquable de la population réunionnaise, rassemblant dans une harmonie rarement vue ailleurs sur la planète une population européenne ... issue des cinq continents : relation sensible des habitants à leur environnement, en fondant les grands principes d'aménagement sur une reconnaissance des usages dans leur diversité et leur modestie ; relation physique entre tous les espaces qu'ils soient urbains, agricoles ou naturels, par des circulations douces et des espaces de transition partagés.



Des chemins créés aux abords de la route pour une savane ré-appropriée par les habitants



CONVENTION EUROPÉENNE DU PAYSAGE Prix du paysage du Conseil de l'Europe

5^e Session – 2016-2017

Candidature France



Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'oeuvre :

